

## Il rapporto

di Sergio Rizzo

# Quei mille chilometri di ferrovie regionali perse dai pendolari

## Ogni giorno 90 mila passeggeri in meno Legambiente: colpa di tagli e aumenti di tariffe

Sempre più difficile. Al punto che i pendolari della linea ferroviaria Cosenza-Paola sospettano l'esistenza di un disegno malizioso: quello di arrivare pian piano, con modifiche apparentemente impercettibili degli orari, a trasformarla in un'altra linea morta per assoluta mancanza di passeggeri.

Fino a qualche giorno fa il regionale 12682 partiva alle 7,39. Ora invece parte alle 7,46. Di pochi minuti in pochi minuti, un lento avvicinamento al momento in cui gli insegnanti delle scuole di Paola che sono fra i principali abituali utilizzatori di quel servizio dovrebbero cominciare le lezioni. E il rischio di arrivare in ritardo diventa sempre di più una certezza. L'alternativa? La levataccia per prendere il regionale delle 6,39. Oppure l'auto. E quando tutti, o quasi, prenderanno la macchina, il treno non avrà più senso.

Complottismo infondato? Sarà: ma già lo stato in cui versa la stazione di Cosenza autorizza qualche pensierino maligno. La progettarono negli anni Sessanta, quando era ministro il padre-padrone della città Giacomo Mancini. Una struttura enorme entrata in funzione nel 1987, prima di essere ben presto derubricata a scalo secondario. Così secondario che oggi i locali ai piani superiori sono stati adibiti dal Comune ad alloggio per i rom. Mentre i treni partono e arrivano con il contagocce.

Destino, del resto, non dissimile da quello di gran parte d'Italia. Sulla situazione dispe-

rata del trasporto ferroviario per i pendolari dice tutto il rapporto ancora inedito Pendolaria 2014 messo a punto da Legambiente.

Negli ultimi undici anni sono state chiuse in Italia 24 linee ferroviarie, per un totale di 1.189 chilometri e 200 metri. Archivate la Chivasso-Asti, la Mortara-Asti e la Piacenza-Cremona. Sepolte la Saluzzo-Cuneo-Mondovì e la Alba-Nizza Monferrato, come la Sulmona Carpinone e la San Nicola di Melfi-Gravina in Puglia. Azzerate la Rocchetta Sant'Antonio-Avellino, la Gioia Tauro-Cinquefrondi e la Caltagirone-Gela. Considerando che la lunghezza delle linee ferroviarie in esercizio è di 16.755 chilometri, è come se fosse scomparso l'8,5% della rete.

Difficile dunque stupirsi se nel 2014 il numero dei pendolari si sia ridotto di altri 90 mila al giorno, con un secondo calo consecutivo dopo quello del 2013: fenomeno che si registra per la prima volta nell'ultimo decennio. Un esempio rende bene l'idea. Il taglio del 19 per cento dei servizi ferroviari destinati al traffico pendolare in Campania ha portato a un calo di 150 mila viaggiatori dal 2009 a oggi: -35,4 per cento da 420 mila a 271 mila. Conferma ulteriore che il Sud sta definitivamente uscendo dai radar, come se il destino delle regioni meridionali, di chi ci abita e di chi lavora, non fosse più di alcun interesse per il Paese. La prova provata sta non soltanto nei tagli al traffico pendolare, ma nell'offerta dei treni a prezzi

di mercato. Se sulla linea ad alta velocità Torino-Milano-Napoli circolano 87 Freccie rosse al giorno, e 50 sono le Freccie argento che collegano Roma con il Veneto, i treni veloci per la Puglia sono appena sei, e per Reggio Calabria non più di due: che significa uno all'andata e uno al ritorno.

Ma chi pensa che i tagli ai treni pendolari abbiano colpito esclusivamente il Sud sbaglia di grosso. Negli ultimi due anni il Piemonte ha sperimentato una riduzione del traffico pendolare da 236 mila a 203 mila viaggiatori a causa della soppressione di ben 14 linee.

Il paradosso è che mentre aumentava la domanda, l'offerta veniva progressivamente ridotta: per giunta con aumenti di prezzo in alcuni casi decisamente significativi. Qualche caso? La responsabilità viene addebitata alla mancanza di soldi: da quando la competenza del trasporto ferroviario locale è in mano alle Regioni non si sente dire altro. Vero è che dal 2008 a oggi le risorse pubbliche sono state sforbiciate del 22,2 per cento (da 6,2 a 4,8 miliardi) e per il 2015 si prevede un ulteriore giro di vite di almeno 100 milioni. Come è vero che i prezzi italiani sono la metà delle media europea. Ma la realtà è quella di una qualità del servizio che tocca, e talvolta supera, livelli di indecenza.

Eppure i pendolari dovrebbero essere sulla carta i clienti più importanti del trasporto ferroviario, non fosse altro per il loro numero. In Lombardia sono 670 mila, nel Lazio 540

mila. E se fra il 2010 e il 2014 in Lombardia (unica Regione insieme all'Emilia-Romagna e al Molise) il servizio non ha subito tagli, le tariffe dei treni pendolari sono aumentate mediamente del 24,1%. Ma è ancora niente, rispetto ai rincari del 23,75% in Campania, dove il servizio è stato ridotto del 19%,

del 25,4% in Abruzzo (-21% il servizio), del 41,24% in Liguria (-9,8% il servizio) e del 47,3% in Piemonte (-7,5% il servizio).

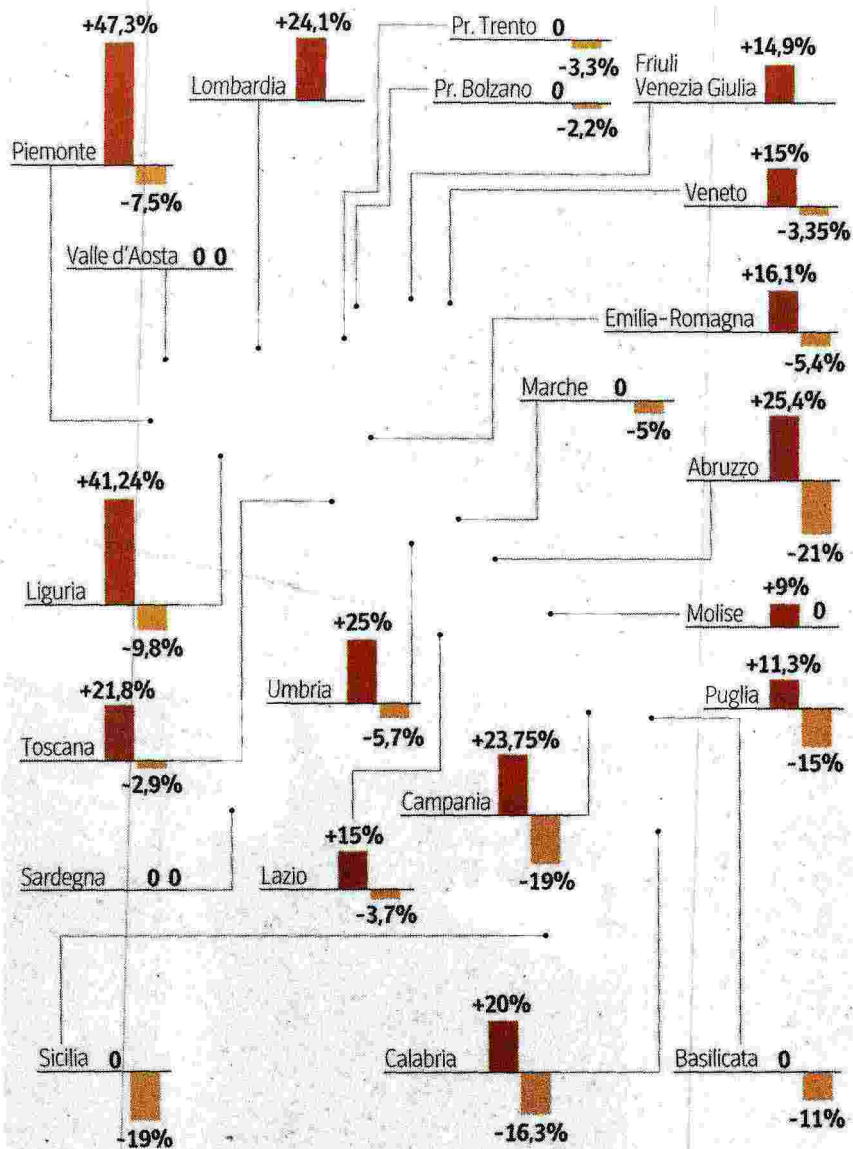
Fatti e numeri che tirano in ballo un diritto fondamentale dei cittadini, quello alla mobilità, così profondamente diverso da Regione a Regione. Se la Lombardia ha potuto investire quest'anno 151,9 milioni per i pendolari, e la Provincia di Bolzano ben 62,2 milioni, la Sicilia non ne ha spesi che 2,3. Per arrivare a quota zero virgola zero in Puglia, Lazio e Abruzzo. E in Calabria, dove agli zero euro impegnati per i pendolari ha corrisposto uno stanziamento di 190 mila euro per le comunità calabresi nel mondo. Mentre per le sedi di rappresentanza in Italia e all'estero, sottolinea il rapporto di Legambiente, le Regioni che lamentano di non avere soldi spendono 70 milioni l'anno.

Ma non è solo «un problema di risorse», avverte Pendolaria 2014, «perché il ministero dei Trasporti avrebbe le leve in mano per garantire un servizio dignitoso», considerando che è sua «la responsabilità di controllare la qualità a seguito dei trasferimenti da parte dello Stato». Già. Ma quei controlli, chi li ha visti mai?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Negli ultimi quattro anni

■ Aumento tariffe ■ Tagli ai servizi



Fonte: Legambiente

Corriere della Sera

**2,77**

**Milioni**

Quanti sono i pendolari che viaggiano ogni giorno in Italia

**8,5**

**Per cento**

La quota di ferrovie tagliate sul totale della rete in undici anni

